Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5116**

17. Wahlperiode 16. 03. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Ullrich Meßmer, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen in Deutschland

Die schwarz-gelbe Bundesregierung hat am 15. Dezember 2010 das Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften beschlossen, in dessen Zentrum die Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen steht. Darüber hinaus sollen die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Finanzierungskreislauf Straße, bei dem die Mauteinnahmen nur noch in Straßenbauprojekte fließen sollen, geschaffen werden.

Die Bundesregierung hat bereits im Sommer 2010 angekündigt, dass zentrale rechtliche und technische Fragen der Umsetzung noch geprüft werden müssten. Trotz der Vorlage des entsprechenden Gesetzentwurfs sind die Ergebnisse der Prüfungen der Öffentlichkeit noch nicht vorgestellt worden.

Verbände der Transport- und Logistikbranche wie der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. und der DSLV Deutsche Speditions- und Logistikverband e. V. kritisieren massiv, dass die Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen gegen das Mautmoratorium des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP verstößt, sie zu einer weiteren Belastung des Gewerbes und gleichzeitig zu unverhältnismäßigen Systemkosten führen wird.

Umweltverbände und Vertreter von Städten und Gemeinden weisen auf die zu erwartenden Ausweichverkehre auf dem nachgeordneten Straßennetz hin.

In der Öffentlichkeit und den Medien wird intensiv darüber spekuliert, dass das Unternehmen Toll Collect GmbH für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen im Rahmen einer Direktvergabe ausgewählt werden soll. Eine Konkurrentenklage wird für diesen Fall jedoch nicht ausgeschlossen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welche rechtlichen Regelungen des deutschen und europäischen Vergaberechts bezieht sich die in der Öffentlichkeit zitierte Aussage der Bundesregierung, dass bei der Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen keine Ausschreibung erfolgen muss und eine Direktvergabe der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen an ein Unternehmen möglich ist?

2. Mit welcher Begründung schließt die Bundesregierung bei einer Direktvergabe an ein Unternehmen Konkurrentenklagen aus, und auf welche rechtlichen Regelungen im nationalen und europäischen Vergaberecht bezieht sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?
3. Mit welcher rechtlichen Begründung hat die Bundesregierung die Bedenken des Bundesministeriums der Justiz und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie hinsichtlich der Frage, ob eine Direktvergabe an ein Unternehmen bei der Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen möglich ist, fallengelassen?
4. Welche Fristen und welchen zeitlichen Rahmen sieht das nationale und europäische Vergaberecht für die Vergabe der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vor?
5. Welche Regelungen des geltenden Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Unternehmen Toll Collect GmbH könnten Basis einer Direktvergabe an das Unternehmen Toll Collect GmbH zur Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen sein?
6. Ist durch den geltenden Vertrag mit dem Unternehmen Toll Collect GmbH die Erhebung einer Lkw-Maut auf Bundesstraßen aufgrund von Mautausweichverkehren mit eingeschlossen, und wenn ja, wird diese Klausel Grundlage einer Direktvergabe an das Unternehmen Toll Collect GmbH für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen sein?
7. Bewertet die Bundesregierung die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vom Umfang her lediglich als eine Erweiterung der bereits vergebenen Dienstleistung, die bei der Erhebung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen erbracht wird, und wenn ja, warum?
8. Ist die Bundesregierung der Überzeugung, dass die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vom Inhalt der zu erbringenden Dienstleistung lediglich von einem Unternehmen auf dem deutschen und europäischen Markt erbracht werden kann, oder gibt es mehrere Unternehmen, die eine Erhebung leisten könnten?

   Wenn ja, warum?
9. Welche externen Experten und Gutachter haben die Bundesregierung bei der Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen einer Vergabe der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen unterstützt, und welche Kosten sind dabei entstanden?
10. Warum hat sich die Bundesregierung bei den Vorbereitungen der Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen von der Firma Toll Collect GmbH beraten lassen, und welche Inhalte hatten die informellen Gespräche zwischen der Toll Collect GmbH und Vertretern der zuständigen Bundesministerien?
11. Sieht das aktualisierte Wegekostengutachten von 2007 im Vergleich zu den Bundesautobahnen eine höhere Lkw-Maut auf Bundesstraßen vor?
12. Wird die Bundesregierung das aktualisierte Wegekostengutachten 2007 als Grundlage der Berechnungen der Höhe der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen nutzen?

    Wenn nein, warum nicht?
13. Wann wird die Bundesregierung die neue Mauthöheverordnung, die die Höhe der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen festlegt, als Entwurf vorlegen?

14. Welche zusätzlichen Kosten erwartet die Bundesregierung aufgrund der Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen durchschnittlich pro Jahr für einen Lkw der Euro-3-, der Euro-4- und der Euro-5-Klasse?

15. Hat die Bundesregierung untersuchen lassen, welche Mautausweichverkehre auf den nachgeordneten Straßennetzen aufgrund der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen entstehen werden?

    Wenn ja, wer hat die Untersuchungen durchgeführt, und zu welchem Ergebnis sind sie gekommen?

    Wenn nein, was ist der Grund der fehlenden Untersuchungen?

16. Schließt die Bundesregierung aus, dass es aufgrund der geplanten Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen in Innenstädten und Dorfkernen zu einem erhöhten Lkw-Verkehr kommen wird, und wenn ja, warum?

17. Wie viele Kilometer Bundesstraße sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Lkw-Fahrzeuge über 12 t von den örtlichen Straßenbehörden unter Verweis auf § 45 der Straßenverkehrsordnung gesperrt worden?

18. Wie groß ist der durchschnittliche Abstand zwischen den Einmündungen und Kreuzungen auf vierspurigen Bundestraßen und im Vergleich dazu auf Bundesautobahnen in Deutschland?

19. Welche zusätzliche Technik und Infrastruktur muss durch einen zukünftigen Auftragnehmer für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen aufgrund der im Vergleich zu Bundesautobahnen größeren Dichte von Kreuzungen und Einmündungen angeschafft werden?

20. Hat die Bundesregierung die Systemkosten einer Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen berechnet, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen?

    Wenn nein, warum ist eine entsprechende Berechnung der Systemkosten noch nicht erfolgt?

21. Ist die Unterrichtung der EU-Kommission über die geplante Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen in Deutschland bereits erfolgt, und welche Eckpunkte wurden an die zuständigen Stellen der Europäischen Union gemeldet?

22. Wie bewertet die EU-Kommission die Regelungen, die am 15. Dezember 2010 vom Bundeskabinett mit dem Gesetzentwurf zur Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen beschlossen wurden?

    Welche Kritik trägt die EU-Kommission gegenüber den vorgesehenen Regelungen auf nationaler Ebene vor?

23. Schließt die Bundesregierung für die Zukunft eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen aus?

Berlin, den 16. März 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333